Gérard Desmaretz

MANUEL DE CONDUITE EXTRÊME

Rapide, de sûreté, anti-agression et sportive



EYROLLES

MANUEL DE CONDUITE EXTRÊME

Cet ouvrage propose une méthode dérivée des techniques de pilotes professionnels et de rallye, adaptée aux besoins des chauffeurs de hautes personnalités, d'élus, de maîtres, et à la conduite rapide des policiers et des services de secours. Il permet de rendre la conduite de tous les jours plus sûre en toutes circonstances.

Le risque de survenance d'un accident est d'autant plus important qu'il n'a pas été anticipé. La plupart du temps, l'application de manœuvres correctrices permet de reprendre le contrôle du véhicule. Encore faut-il les connaitre et s'y être préparé mentalement et techniquement.

Les lecteurs découvriront tout ce qui fait l'art du chauffeur de sûreté et de sécurité : conduite rapide, préparation à un déplacement, choix de l'itinéraire, entretien du véhicule, conduite sportive, évasive, défensive, ou encore manœuvres d'urgence. Autant de techniques et d'astuces qui s'adressent à tout conducteur désireux de mieux maîtriser son véhicule et son environnement.

Après avoir dirigé un centre d'instruction de gardes du corps et de chauffeurs de sûreté, Gérard Desmaretz a été directeur technique pour le bimestriel l'*Officiel de la Sécurité*, consultant auprès de l'Agence africaine des relations économiques et diplomatiques, avant de se consacrer à la rédaction d'ouvrages pratiques sur des sujets en relation avec la sûreté des personnes, des entreprises ou de la Nation.

www.editions-eyrolles.com

Code éditeur : G56333
ISBN : 978-2-212-56333-7

MANUEL DE CONDUITE EXTRÊME

Rapide, de sûreté, anti-agression et sportive

Groupe Eyrolles
61, bd Saint-Germain
75240 Paris Cedex 05

www.editions-eyrolles.com

Illustration : Loaloa Studio

ISBN : 978-2-212-56333-7

Gérard DESMARETZ

MANUEL DE CONDUITE EXTRÊME

Rapide, de sûreté, anti-agression et sportive

EYROLLES

Du même auteur

Aux éditions Jourdan

Stay-behind – Les réseaux secrets de la guerre froide, 2015.

Aux éditions Chiron

Les Armes du terrorisme, 2014.

Le Renseignement opérationnel – Espionnage, criminalité, affaires réservées, 2013.

15 histoires extraordinaires d'espionnage – Études de cas, anecdotes, techniques, leçons & enseignement, 2012.

Le Manuel du faussaire – Espionnage, délinquance, immigration, disparition, 2011.

Le Renseignement high-tech – Espionnage et guerre électronique, 2010.

Le Manuel de la protection rapprochée, 2008.

Le Service Action – Formation, méthode et pratique, 2008.

Cyber-espionnage – Comment tout le monde épie tout le monde, 2007.

Prise d'otages, mode d'emploi – Comment l'éviter, comment s'en sortir, 2007.

Des guerres révolutionnaires au terrorisme – Les stratégies de la subversion, 2006.

Guide de recherche des personnes disparues, 2005.

Le Renseignement humain – Infiltration, recrutement, empiégeage, manipulation, trahison, 2004.

Le Manuel de l'agent de sécurité, 2004.

La Plongée militaire, 2001.

Le Grand Livre de l'espionnage – Guide pratique du renseignement clandestin, 1999.

Le Manuel du garde du corps, 1999.

Avertissement

Il faut comprendre par conduite extrême ce bref instant de flottement qui correspond aux limites du chauffeur, plus rarement à celles du véhicule, durant lequel il est encore possible de conserver ou reprendre le contrôle du véhicule. Si tous les conducteurs lambda se retrouvent un jour ou l'autre confrontés à cette situation, certains y sont plus exposés : le policier qui pourchasse un véhicule en fuite, le conducteur d'un véhicule d'urgence ou sanitaire, le chauffeur militaire circulant en terrain hostile, les chauffeurs de VIP ou d'élus, l'amateur de conduite sportive ou « tonique », etc.

Il m'a semblé nécessaire, afin d'éviter toute confusion entre les mots « sécurité » et « sûreté », d'en préciser la signification et la portée. Le terme « sûreté » s'applique à la prévention des actions malveillantes et à la protection contre leurs effets, le terme « sécurité » étant réservé aux événements d'origine accidentelle. Autrement dit, s'en tenir au vocable « chauffeur de sécurité » signifie que le conducteur ne prend en compte que les risques accidentels et qu'il délaisse les attaques criminelles, ce qui ne doit évidemment pas être le cas.

Une liste des unités de mesure employées sous leur forme abrégée dans ce livre figure en fin d'ouvrage (annexe 3, p. 223), avec, en regard, leur forme complète.

Table des matières

Avant-propos

L'auteur a développé une méthode dérivée des techniques mises au point par les pilotes professionnels et les conducteurs de rallye pour la conduite des hautes personnalités, la conduite rapide des policiers et des services de secours, ainsi que la conduite de tous les jours.

Le risque de survenue d'un accident est d'autant plus important qu'il n'a pas été envisagé et encore moins anticipé. La plupart du temps, l'application de manœuvres correctrices permet de conserver, ou suffit à reprendre, le contrôle du véhicule. Encore faut-il les connaître, s'y être préparé mentalement et techniquement pour les maîtriser correctement.

De récents accidents sont venus démontrer que la maîtrise d'un véhicule concerne également les policiers qui roulent à haute vitesse afin de répondre avec célérité à une urgence. La formation à la conduite automobile est souvent absente ou inadéquate, et nombre de policiers n'ont jamais expérimenté les manœuvres d'urgence préventivement dans le cadre de cours de conduite avancée ou hivernale.

Selon l'adage, avec de la prudence, on peut faire toute espèce d'imprudences ; le conducteur apprendra à mieux connaître ses réactions ainsi que celles de son véhicule et à rendre sa conduite plus sûre (double freinage, talon-pointe, double débrayage).

Les dangers encourus par tout chauffeur peuvent provenir des autres conducteurs, des piétons, des conditions de la circulation, de l'état de la chaussée, d'une mauvaise signalisation routière, des bords de route (risque d'éboulement, chute d'un arbre, passage d'un animal, etc.), d'une défaillance mécanique, d'agresseurs, de personnes malveillantes, ou de soi. En certaines circonstances, un geste irréfléchi ou une faute de conduite peuvent être mortels. La première qualité d'un chauffeur est son équilibre psychique. Rien de plus dangereux qu'un conducteur irascible ou susceptible. La prudence invite à garder le contrôle de soi, sans jamais outrepasser les performances du véhicule, « flirter » avec les contraintes environnantes, ni atteindre la limite de ses capacités de conduite.

Le chauffeur se doit de posséder de la ressource afin de déceler la survenue d'un risque, quelle qu'en soit la nature, et d'y parer avec sûreté. Au moindre signe de danger, il doit pouvoir l'éviter, en le contournant, en accélérant pour se dégager rapidement, en ralentissant, voire en freinant ! Quelle que soit la solution, la « moins mauvaise » ou celle retenue, la décision de la manœuvre doit être prise et son exécution accomplie avec une certaine assurance. Elles ne sauraient s'improviser. Le chauffeur doit y être préparé mentalement et techniquement.

Chapitre 2 ÊTRE UN CHAUFFEUR RESPONSABLE

Le vendredi 16 décembre 2011, l'attention du général cinq étoiles et numéro un de la gendarmerie, de retour d'une cérémonie à l'école des officiers de Melun, est attirée par un véhicule à la conduite erratique et dangereuse roulant sur l'A4, sens province-Paris. Il demande à son chauffeur d'activer le gyrophare et la sirène afin d'intimer au conducteur l'ordre de s'arrêter. Le général Mignaux, n'étant pas habilité à verbaliser, prévient les policiers de la CRS autoroutière. L'éthylotest révèle que le délinquant routier roulait avec 2,6 g d'alcool par litre de sang.

Conduire est certes une technique, mais c'est aussi une attitude, un état d'esprit, une activité psychologique et sociale. Ce qui distingue un chauffeur de sécurité d'un chauffeur lambda, c'est sa capacité à conserver constamment le contrôle du véhicule, une conduite anticipatrice qui permet d'accomplir toutes les manœuvres avec sûreté, sans la moindre improvisation, sans oublier l'habileté. Le VIP doit pouvoir lire son journal sans avoir à subir le mal des transports, ou prendre des notes sans ressentir d'à-coups de conduite.

Le type de personnalité du chauffeur influe sur la manière de conduire. Les experts s'accordent à dire que le chauffeur d'Aldo Moro, s'il n'avait pas écrasé la pédale de frein (ce qui provoqua la collision avec la voiture d'escorte) ni attendu que les tiers descendent de leur véhicule pour constater les dégâts, aurait pu avoir une chance de s'échapper et, ce faisant, de sauver son principal. Le général de Gaulle, dont la voiture fut prise sous les tirs d'un fusil-mitrailleur, eut la vie sauve grâce aux réflexes de son chauffeur et à la reprise de la motorisation du véhicule, une Citroën DS19.

Le véhicule est un symbole de pouvoir, et disposer d'un véhicule attitré et d'un chauffeur, voire de deux, reste une marque de prestige. Seules quelques hautes personnalités du gouvernement (chefs de service, membres du Conseil supérieur de la magistrature, chargés de mission, conseillers) y ont

droit. Les autres membres du gouvernement n'ont d'autre choix que de se rabattre sur un véhicule du garage élyséen. Ces véhicules, qui se différencient des voitures présidentielles, fonction oblige, appartiennent à l'Élysée. Au palais de gérer son parc automobile, de souscrire les assurances tout risque, de veiller à leur entretien et d'en assurer les réparations (l'atelier de réparations est situé à l'écart du palais, dans la cour ouest).

L'usage des véhicules reste strictement limité aux déplacements nécessités par la fonction. Pas question d'emprunter un véhicule pour le week-end sans enfreindre le règlement. Au-delà d'un certain nombre d'années ou en fonction du kilométrage parcouru, les véhicules sont revendus sans passer par les domaines, comme cela se fait pour ceux des autres administrations.

Tout policier appelé à conduire un véhicule ayant une motorisation supérieure à 150 ch se doit de disposer d'une habilitation délivrée par l'École de conduite spécialisée (ECS) créée par le service central Automobile du ministère de l'Intérieur en 1978. L'ECS accueille des membres de la police nationale ayant un niveau de pilote automobile confirmé et du personnel relevant du ministère de la Défense et d'autres administrations. Elle dispense :

- le stage d'habilitation à la conduite des véhicules rapides de la police nationale ;
- le stage de conduite de protection et anti-agression[1] ;
- le stage de conduite de sécurité (destiné principalement aux brigades anticriminalité) dont la formation est sanctionnée par un examen qui se déroule à Abbeville, dans la Somme.

Un chauffeur privé peut être au service d'une grande entreprise (chauffeur de direction) pour véhiculer le président-directeur ou le personnel de direction, être employé par une agence de location de véhicules de luxe pour transporter les clients fortunés, ou être au service d'un particulier (chauffeur de maître). Aussi surprenant que cela puisse paraître, aucune formation spécifique n'est requise pour exercer cette profession « glamour ». Seule obligation légale (sauf pour le chauffeur de grande remise – grand tourisme) : être titulaire d'un permis B valable depuis plus de deux ans ! Il est vrai que la fonction consiste à transporter son passager d'un point à un autre dans les meilleures conditions comme le ferait un

1. Un exemple de contenu de stage de conduite anti-agression vous est donné en annexe 1, p. 211.

chauffeur de taxi. Comme celui-ci, le chauffeur privé tient compte de l'écoulement du trafic pour choisir l'itinéraire le plus adapté à sa course (il est déconseillé de s'égarer ou de se tromper d'itinéraire), il fait la conversation au client, parle de la pluie et du beau temps, des endroits à visiter, des bons restaurants. En revanche, tout chauffeur de taxi se doit de disposer d'un certificat de capacité professionnelle (CCP) pour exercer son métier. La préparation aux épreuves de l'examen, organisées par les préfectures, peut se faire seul, mais il est vivement recommandé de suivre une formation (d'une durée de 10 semaines) dans un centre de formation agréé. Le candidat doit posséder un niveau CAP ou BEPC (aujourd'hui brevet des collèges), avoir un casier judiciaire vierge, être reconnu apte à la conduite par une visite médicale et posséder, au minimum, une attestation de formation aux premiers secours (AFPS).

Être titulaire d'un permis de grande remise

Le premier carrosse, apparu vers la fin du XIVe siècle, fut construit pour Isabelle de Bavière. Produits sur commande, les carrosses étaient alors réservés aux membres de la Cour et à ceux de la haute bourgeoisie. Sous le Second Empire, le carrosse se décline en attelages plus légers : calèches, cabriolets, coupés, landaus.

L'activité de « grande remise » est réglementée par un décret de juillet 1955 (arrêté préfectoral de 1966 pour Paris) et placée sous la tutelle du ministère du Tourisme. La profession de chauffeur de « petite » ou « grande remise » (devenue « grand tourisme ») appartient au « transport de voyageurs à titre onéreux », comme les taxis et les articles 5 (autocaristes). La grande remise consiste à fournir au client, à sa demande, un véhicule haut de gamme de 5 à 9 places au plus avec chauffeur (au-dessus de 9 passagers, il s'agit de transport en commun) et le conduire à une destination donnée.

Le chauffeur doit être titulaire d'un certificat d'aptitude professionnelle à la conduite de ces limousines, plus communément appelé permis de grande remise. L'obtention de ce document reste soumise à plusieurs conditions :

- être titulaire du permis de conduire depuis plus de 30 mois ;
- être domicilié dans le département où la demande est déposée ;

- n'avoir fait l'objet d'aucune condamnation ni de privation de droits civiques ;
- avoir passé une visite médicale d'aptitude dans un centre agréé par la préfecture ;
- avoir suivi un stage de formation auprès d'un organisme agréé par le ministère du Travail.

La préfecture délivre au chauffeur, après une enquête de moralité diligentée par les services de police, un certificat temporaire valable une année. Il peut alors travailler en tant que chauffeur dans une société de grande remise. Après un an d'activité au service d'une société de grande remise, le chauffeur doit faire renouveler son permis pour une période de cinq ans. Celui-ci lui sera ensuite renouvelé tous les cinq ans après une visite médicale passée dans un centre agréé par la préfecture.

Seul le titulaire d'une carte professionnelle délivrée par le préfet est habilité à conduire une limousine porteuse d'une plaque GR et d'une vignette autocollante apposée à l'intérieur sur le pare-brise en bas et à gauche. La plaque GR scellée sur la plaque d'immatriculation avant du véhicule est attribuée à chaque limousine. Pas question de l'intervertir avec un autre véhicule. Cette plaque porte le numéro du département et celui de l'autorisation de circulation. Le véhicule doit ensuite passer tous les ans un contrôle technique qui vérifie le bon état de la mécanique, celui de la carrosserie, le confort et la vétusté du véhicule. À la suite de cette visite, une autorisation de circuler pour une durée d'une année est délivrée.

Connaissez-vous l'origine de l'expression « grande remise » ? Elle remonte au XVIIIe siècle. À cette époque, les cochers au service de la cour du roi attendaient devant le palais du Louvre, ce qui occasionnait des embouteillages sur l'actuelle rue de Rivoli. Pour y remédier, les cochers furent autorisés à rentrer leurs calèches dans des remises situées dans l'enceinte du Louvre. Les cochers avaient, selon la position de leur maître, accès à la grande ou à la petite remise. L'expression « voiture de transport avec chauffeur » (VTC) est venue le 1er janvier 2010 remplacer officiellement celle de « grande remise », qui reste cependant encore largement utilisée. On compte à ce jour près de 8 000 chauffeurs de VTC.

Un chauffeur privé travaillant, par exemple, pour un service de limousines doit :

- avoir une présentation impeccable (pas de veston avachi ni de pantalon avec des poches aux genoux) ;
- être ponctuel, courtois, souriant, affable, avoir le sens du contact humain, un tempérament calme ;
- parler un minimum d'anglais ;
- être capable de faire office de « guide touristique » pour une clientèle fortunée, se tenir informé des expositions « incontournables » du moment, etc.

Quant aux contraintes, il s'agit :

- du stress lié à la circulation ;
- de la nécessité de se contenir face à un client difficile ;
- du port d'une tenue adaptée ou d'un uniforme ;
- des horaires de travail variables ;
- de la disponibilité totale et de la discrétion, qui est de règle.

Le chauffeur se transforme à l'occasion en porteur de bagages et assure l'entretien courant du véhicule. Si la priorité de tout chauffeur privé est la sécurité, celle d'un chauffeur anti-agression se doit de prendre en compte la sûreté.

À mentionner, l'Association nationale des chauffeurs d'élus[2] a été créée en septembre 1990 et compte plus d'un millier de membres, chauffeurs d'hommes politiques, d'élus, d'industriels et de VIP en tout genre.

La mission du chauffeur anti-agression

En tant que chauffeur de sûreté et sécurité, vous contribuez à assurer non seulement la sécurité et la sûreté du VIP, mais aussi celle du dispositif dans lequel vous êtes engagé (principe de la chaîne). Au risque de décevoir certains lecteurs, l'activité principale du chauffeur reste l'attente… Sur une journée, le chauffeur ne conduit parfois qu'une heure ! Le chauffeur passant la majeure partie de son temps à attendre son principal près de son lieu d'entrée, de sortie ou de promenade, il a tout loisir de surveiller la périmétrie

2. Ou ANCE, sise 10, rue de Fourcy, 75004 Paris.

ambulatoire de son client, sans oublier celle qui entoure son propre véhicule. Il ne doit pas « tailler une bavette » avec les autres chauffeurs comme cela se voit trop souvent. Les ragots de « Radio chauffeurs » sont sans doute intéressants, mais le chauffeur reste uniquement au service de son principal. Il doit en permanence être à l'écoute de la fréquence de veille pour être informé du déroulement de la mission et se tenir prêt à parer à toute éventualité. S'il repère un individu, un fait, un incident suspects, il doit immédiatement en avertir par radio l'équipe de protection rapprochée qui retiendra le client à l'intérieur du site jusqu'à ce que la situation soit claire.

Des accidents, attaques, contre-surveillances sont venus rappeler les dangers que représente l'angle mort d'un véhicule. Le chauffeur ne dispose que d'une visibilité réduite sur ce qui se passe dans une zone située sur le côté ou l'arrière du véhicule. Lors du stationnement, rien de plus simple que de se glisser vers la voiture en profitant des angles morts pour y déposer un engin explosif. Les experts qui ont étudié, par exemple, un monospace sont arrivés aux conclusions suivantes :

- les rétroviseurs intérieurs et extérieurs n'assurent aucune visibilité jusqu'à 9,9 m derrière le véhicule ;
- une lentille grossissante de Fresnel collée sur la vitre arrière réduit la zone aveugle à 2,2 m ;
- un radar de recul détecte les obstacles de 40 à 110 cm, mais ne détecte pas les objets situés à plus de 80 cm ;
- une caméra de recul ramène l'angle mort proche de zéro.

Rappelons quelques règles de bon sens que se doit de respecter tout chauffeur :

- Le chauffeur est responsable du véhicule confié.
- Le véhicule ne doit pas être utilisé à d'autres fins que celles du service.
- Le chauffeur ne doit sous aucun prétexte transporter d'autres personnes que celles désignées.
- Il doit être en possession du permis et des autorisations nécessaires et valables pour la catégorie du véhicule en question.
- Il doit s'abstenir de toute boisson alcoolisée pendant les six heures précédant la mission et jusqu'à la fin de celle-ci.

- Tout chauffeur qui prend des médicaments est tenu de consulter un médecin et de demander notification de son aptitude à la conduite.
- Le conducteur doit garder le secret de fonction et s'abstenir de répéter les conversations des personnes transportées. C'est le VIP qui choisit de parler au chauffeur et non l'inverse, sauf raison de service.
- Les occupants sont tenus de porter leur ceinture de sécurité.
- Pendant la marche, le chauffeur doit éviter d'utiliser le téléphone ou l'émetteur radio.
- La vitesse doit toujours être adaptée en fonction des circonstances particulières du véhicule, du trafic, de la route, de la visibilité, des conditions atmosphériques, des capacités du chauffeur et de la sécurité et sûreté du client.

Attention à la somnolence au volant

Le conducteur ne peut normalement être de service que pendant une durée maximum de 12 heures consécutives. Le temps effectif de conduite, c'est-à-dire le temps passé derrière le volant, ne doit pas dépasser 9 heures en tout[3].

L'enquête « Sommeil et transports » de 2013 relève que près d'un conducteur sur dix est menacé par la somnolence, provoquée par des nuits trop courtes, et selon l'étude réalisée par la fondation Vinci Autoroutes, 28 % des conducteurs de poids lourd dorment moins de six heures avant de prendre la route pour un long trajet. Pour lutter contre le risque d'endormissement au volant, 35 % des routiers écoutent la radio, 15 % grignotent et 12 % ont recours au téléphone. Plus grave, 5 % avouent se servir délibérément des bandes blanches sonores pour les guider dans leur conduite !

Selon les observations des chercheurs sur la fatigue due au décalage horaire (*jetlag*), l'organisme a besoin d'un jour pour s'adapter à chaque fuseau horaire traversé. En revanche, les chronobiologistes estiment qu'il faut une semaine à une personne âgée ou à un jeune enfant pour s'y accommoder. Irritabilité, troubles du sommeil et de l'appétit peuvent s'accompagner

3. Le lecteur pourra consulter le code de déontologie dans *Le Manuel de la protection rapprochée*, *op. cit.*

de quelques petites infections virales, le corps étant plus affaibli que de coutume.

Selon des chercheurs américains, « le nombre de crises cardiaques fait un bond de 25 % aux États-Unis le lundi suivant le passage à l'heure d'été. Et ce, par rapport aux autres lundis de l'année. Autre phénomène qui semble accréditer l'impact du changement d'heure sur le cœur, le nombre de crises cardiaques chute de 21 % le mardi suivant le passage à l'heure d'hiver, c'est-à-dire après avoir gagné une heure de sommeil dans la nuit du samedi au dimanche précédents ».

Si tous les pays de l'Union européenne effectuent le changement d'horaire le dernier dimanche d'octobre à 3 heures et le dernier dimanche de mars à 2 heures, les DOM-TOM ne sont pas concernés par le changement d'heure, car les heures et les couchers de soleil ne varient que faiblement à leur latitude. Par ailleurs, plusieurs pays dans le monde y ont renoncé : la Russie l'a abandonné en 2011, ainsi que le Japon, la Corée du Sud et l'Islande.

Confort et ergonomie

Afin d'effectuer tous les gestes requis par la conduite, le chauffeur doit adopter une position confortable qui lui permet d'atteindre toutes les commandes du véhicule avec sûreté et de conduire plusieurs heures. Cela commence par le réglage correct du siège. Le conducteur doit pouvoir atteindre le volant, les pédales, le levier de vitesse, ainsi que tous les organes indispensables à la conduite, sans modifier sa position. L'assise doit permettre aux jambes d'atteindre les pédales de façon naturelle (les jambes ne sont ni trop allongées ni trop fléchies), de lutter contre la thrombose (blocage de la circulation sanguine), et se rapprocher de la position au repos dans une méridienne. L'articulation de la cheville du pied droit qui actionne l'accélérateur et le frein doit permettre une action rapide, et celle du pied gauche qui actionne la pédale d'embrayage doit reposer à proximité de celle-ci.

Une fois l'assise réglée correctement en distance et en hauteur, on peut passer au réglage de l'inclinaison du dossier. Afin de combattre l'ankylose des longs trajets, le dos doit y reposer confortablement. La position

correcte requiert de saisir le volant les mains placées à 10 h 10 ou à 9 h 15 avec les pouces au-dessus (pronation) afin de permettre de braquer le volant dans un sens autant que dans l'autre sans avoir à déplacer les mains, les membres supérieurs légèrement fléchis. Si les bras sont trop tendus, les articulations des coudes seront bloquées et le conducteur aura tendance à s'agripper au volant, le corps trop replié : le débattement des coudes sera bloqué par la cage thoracique et le conducteur sera comme « couché » sur son volant. Sur certains véhicules, le conducteur peut aussi régler la colonne de direction afin d'adopter une position de conduite optimale.

Toute mauvaise position entraîne une perte de liberté de manœuvre préjudiciable à une bonne conduite. Le réglage de l'appuie-tête ne doit surtout pas être négligé. Le port de tête doit être naturel. Redresser le cou en permanence engendre des contractions musculaires inutiles, des douleurs cervicales, ainsi qu'une fatigue oculaire. Aucun détail ne doit échapper au conducteur. Le chauffeur qui a un champ de vision étendu vers l'avant et légèrement sur les côtés se doit d'éviter de tourner la tête vers l'arrière, ce qui explique la généralisation des rétroviseurs. Contrairement à la conduite ordinaire, il n'y a pas de secteur arrière privilégié. Le danger peut surgir aussi bien de l'arrière droit du véhicule que de celui de gauche. Le miroir intérieur permet de surveiller la portion la plus importante de la chaussée à travers la lunette arrière, mais laisse un angle mort comblé par les rétroviseurs d'ailes (certains véhicules sont équipés d'une caméra). Le bon réglage des rétroviseurs est essentiel à la sûreté. Le rétroviseur intérieur comporte une position « jour » et une position « nuit », sauf sur les rétroviseurs dits panoramiques. Si ces derniers permettent un secteur d'observation plus étendu, ils réfléchissent à la nuit tombée la lumière des véhicules arrière dans l'habitacle, ce qui peut gêner le conducteur, voire être source d'éblouissement.

L'hygiène de vie

Le chauffeur d'une haute personnalité, d'un élu, d'une autorité, d'un homme d'affaires, d'un VIP, d'une star ou de clients fortunés (grand tourisme) doit être capable à chaque instant de déjouer une attaque, d'éviter une embuscade, un accident, ce qui requiert des réflexes non émoussés.

L'alcool

Un chauffeur responsable ne doit pas prendre le volant sous l'emprise de l'alcool ni sous celle de drogues. Sans vouloir tirer de conclusion, 82 % des accidents sont liés à l'alcool, et 62 % à une vitesse excessive. L'alcool affecte les réflexes – avec 0,5 g/l, le temps de réaction peut atteindre 1,5 s (un véhicule roulant à 90 km/h aura déjà parcouru une distance de 37 m) –, le jugement, la vision (tout comme la cigarette par appauvrissement en oxygène), la coordination, et il lève les inhibitions. À 0,8 g/l, le risque d'accidents est multiplié par 10, et à 1,2 g/l il est multiplié par 35 !

Conduire en état d'ébriété, même sans causer d'accident, reste un délit. Il est interdit de prendre le volant en cas de concentration d'alcool dans l'air expiré égale ou supérieure à 0,25 mg/l, soit 0,5 g d'alcool par litre de sang. Si le conducteur dépasse cette concentration sans toutefois dépasser 0,8 g/l, il encourt une amende de 4e catégorie, une perte de 6 points sur le permis, ainsi qu'une suspension de celui-ci de trois ans. Si le chauffeur dépasse cette limite de 0,8 g/l, il risque une amende de 4 500 euros, deux ans d'emprisonnement et une suspension de permis de trois ans. En cas d'homicide, la peine prévue est de sept ans d'emprisonnement.

Un décret publié au *JO* du jeudi 1er mars 2012 a rendu obligatoire la possession d'un éthylotest, avant d'en laisser le choix pour tout conducteur de véhicule à moteur d'une puissance supérieure à 50 cm^3. Cet appareil doit respecter les conditions de validité : date de péremption, marquage de certification, conformité. En cas d'achat sur Internet, méfiez-vous des appareils non homologués. L'appareil peut être chimique à usage unique (le réactif vire au vert en présence d'alcool), ou électronique (réutilisable). Si l'éthylotest donne un indice de la présence d'alcool dans l'air expiré, il ne peut servir de base légale. Seul l'éthylomètre, appareil qui mesure la concentration d'éthanol dans l'air expiré, utilisé par les forces de l'ordre, fait foi.

Si vous refusez de vous prêter à un dépistage, vous risquez d'être soumis à une vérification du taux d'alcoolémie dans le sang (par prise de sang). Si vous refusez encore, vous encourez les mêmes sanctions qu'en cas de dépassement du taux de 0,8 g/l d'alcool dans le sang, à savoir une amende pouvant atteindre 4 500 euros, une peine de prison maximale

de deux ans, la perte de 6 points du permis de conduire, une suspension ou une annulation du permis de conduire. Pour un chauffeur professionnel, cela signifie ne plus être en mesure de poursuivre son activité professionnelle.

Le taux d'alcool dans le sang dépend principalement de deux facteurs : la vitesse de diffusion de l'alcool et le métabolisme cellulaire. Aussi surprenant que cela puisse paraître, si vous consommez la même quantité d'alcool sous forme de bière ou de liqueur à 40°, l'alcoolémie au bout d'une heure sera deux fois plus forte dans le cas de la liqueur.

L'intoxication éthylique aiguë comporte quatre phases :

1. Phase d'excitation : euphorie, perte de volonté et d'attention. Chutes, maladresses, bégaiement, titubation, analgésie.
2. Phase de somnolence : abolition des réflexes, hypothermie, sécrétions salivaires avec régurgitation, anoxémie due à la dépression du système nerveux central.
3. Coma, troubles acidosiques dus à l'élévation du taux d'acide lactique. Hyperazotémie et hypoglycémie.
4. Mort si le sujet a absorbé plus de 300 g d'alcool en moins de 30 minutes.

L'alcool, contrairement à une idée reçue, n'améliore pas la résistance au froid. Bien au contraire. La vasodilatation augmente le risque de congestion. L'alcool n'est pas plus considéré comme un aliment. Il n'améliore ni la résistance physique ni le travail musculaire. Par contre, l'alcool a un pouvoir euphorisant, anesthésique, et perturbe les sensations de fatigue et de douleur.

L'effet de l'alcool n'est pas proportionnel à la quantité absorbée mais au carré d'alcool dans le sang. En clair, si vous avez absorbé deux verres au lieu d'un seul, vous subirez quatre fois plus d'effets ! Si vous prenez deux verres supplémentaires, les effets seront multipliés par 16 !

Pour estimer votre taux d'alcoolémie, sachez que :

1 verre de vin (10 cl) = 1 verre de bière (25 cl) = 1 apéritif (7 cl) = 1 whisky (3 cl).

Taux d'alcoolémie selon la quantité de verres de vin absorbée et à l'instant *t*

Nombre de verres	Homme					Femme		
	50 kg	60 kg	70 kg	80 kg	90 kg	50 kg	60 kg	70 kg
1	0,25	0,20	0,15	0,15	0,10	0,25	0,20	0,15
2	0,45	0,30	0,30	0,25	0,20	0,45	0,35	0,30
3	0,70	0,55	0,45	0,40	0,30	0,70	0,55	0,40
4	0,95	0,75	0,60	0,50	0,40	0,90	0,75	0,60

Le taux d'alcoolémie varie selon la quantité d'alcool absorbée, mais aussi selon que le sujet est à jeun, qu'il prend le temps de savourer chaque verre, que l'alcool est consommé au cours d'un repas riche en protéines et qu'il se diffuse plus lentement. Ainsi, à jeun, le taux d'alcoolémie est environ 50 % plus élevé. Pour quatre verres absorbés lors d'un repas, le taux est de 0,60 chez un homme de 70 kg, tandis qu'absorbés à jeun et à un quart d'heure d'intervalle, il passe à 0,90.

Masse d'alcool dans le sang selon la consommation

- Bière (5°) : 40 g/l ; verre de 25 cl = 10 g.
- Vin (10°) : 80 g/l ; verre de 10 cl = 8 g.
- Apéritif (20°) : 160 g/l ; verre de 7 cl = 10 g.
- Digestif (40°) : 320 g/l ; verre de 3 cl = 10 g.

Le taux d'alcoolémie diminue d'environ 0,10 à 0,15 g d'alcool par heure. La formule de Widmark permet d'en calculer l'évolution. Sachant qu'un homme dégrade en moyenne 100 mg d'alcool par kilogramme et par heure, un homme ayant absorbé 50 cl (ou 500 cc) de bière a dans l'organisme 20 g d'alcool, il lui faudra attendre trois heures pour que son élimination soit quasi totale. S'il n'attend que deux heures, il aura encore dans le sang 5 g (20 g – 7,5 × 2).

Méfiez-vous des recettes de grand-mère (jaune d'œuf…) ou des pseudo-médicaments capables de réduire le taux d'alcoolémie ! À titre préventif ou curatif contre l'ébriété, on a essayé : la caféine, le fructose, l'huile de paraffine, l'acétate d'ammonium (1 à 5 g), les vitamines B1, B2, C – mais rien ne saurait remplacer l'eau minérale.